JOSÉ M.ª GUILERA ALBIÑANA

HACIA UNA GRAN
ESTACION INVERNAL

PASADO Y FUTURO DEL VALLE DE LA MOLINA

BARCELONA
1946

DE ESTE FASCÍCULO SE HAN IMPRESO
200 EJEMPLARES CON PAPEL OFFSET
25 EJEMPLARES CON PAPEL HILO GUARRO
NUMERADOS DEL l AL 25, FIRMADOS POR SU AUTOR
DIGITALIZADO EN EL AÑO 2024 POR UNO DE SUS NIETOS

HACIA UNA GRAN ESTACION INVERNAL

PASADO
Y
FUTURO
DEL
VALLE DE LA MOLINA

J. M.ª GUILERA ALBIÑANA

BARCELONA
1946

PUBLICADO EN
MONTAÑA
ANALES DEL
CENTRO EXCURSIONISTA
DE CATALUÑA
1939-1945

GRAFICAS LONDRES, S. L. - BARCELONA

Pasado y futuro del Valle de La Molina

Al introducirse los deporte de nieve, a fines del año 1908, después de recorrer las montañas nevadas que tenían más al alcance de la mano, sus promotores hicieron figurar la entonces remotísima Molina entre los sitios en que efectuar sus prácticas.

Un par de años más tarde, después de los intentos de Matagalls, nuestros «deportes» se asentaron en el Valle de Ribas. Entonces la Collada de Tosas y el valle de La Molina aparecían como fabulosos parajes con pistas excelentes y nieve asegurada que convertía en más deseables y envidiadas la inseguridad de la sábana blanca que podía cubrir la montaña del Taga. Esta sabana variaba cada invierno y alcanzaba algunas veces dimensiones extraordinarias y llegaba a envolver el mismo pueblo de Ribas y todas las vertientes inferiores, pero otras veces se mantenía en un doble ancho normal que limitaban las pistas de Mascunill y la Falgosa, y otras, en fin, no pasaba de un actual tipo único que venía a cubrir y blanquear solo la parte alta de la montaña. Ante estas veleidades níveas, tan de actualidad entonces como ahora, la Collada de Tosas y su valle posterior, se convirtieron en obsesionante *El Dorado de la nieve* Y en todas las relaciones de aquellas excursiones y semanas deportivas de Ribas aparece siempre la aventura del lento viaje a la Collada utilizando incomodas tartanas y carruajes de toda índole en mezcolanza con los primeros y remotos autos del modelo 1910. Estas expediciones que a lo largo de una cuesta de 25 kilómetros conocieron toda clase de riesgos y aventuras, se nos antoja la edición catalana y reducida de la ruta del oro del *Far-West* americano y dentro del rancio anecdotario de los albores de nuestro deporte ofrece un tema lleno de sugestiones.

Entonces La Molina no pasaba de ser un rincón del mundo prácticamente in abordable, pues los que conseguían llegar al Collado y los mas reducidos que alcanzaban el Hostal al fonda del Valle, lo hacían en viaje de ida y vuelta con profusión y confusión del material deportivo de la época, todavía sin clasificar. Esquís, trineos, piolets y crampones, vestidos de pana, pequeñas mochilas y grandes tapabocas, todo en pintoresca amalgama.

Cada expedición, mas o menos afortunada, iba sentando los jalones de su futuro y esparciendo el convencimiento que aquel había de llega a ser el centro de nuestros deportes de nieve en la época entonces ignorada en que un tren, siempre proyectado y solo muy lentamente realizado, cristalizase en una realidad.

Mas cercano a Ribas y dentro del mismo valle tenían el Santuario de Nuria y si es verdad que la Virgen pirenaica, entonces auténticamente «voltada de soletats», presencio la llegada de algunos esquiadores de vanguardia, no alcanzó popularidad la excursión a dicho valle.

En el fondo, no se trataba de preferencias de pistas ni de abundancia de nieve, cuestiones en las que los esquiadores de antaño no tuvieron ocasión de profundizar. A mi modo de ver, la excursión de Nuria hasta la Llegada del cremallera imponía respeto y había adquirido fama de difícil y arriesgada... El paso de las gorjas con nieve y hielo, su estrecho sendero en declives impresionantes amagado a trechos por aludes y ventiscas y los nombres de abismos tan popularizados en las romerías veraniegas: «Descasadors», Cremal, Salt del Sastre, junto con las versiones terroríficas de los habitantes de Ribas y Queralps acerca de los horrores del «torb», distanciaban el valle de la gran masa de concurrentes a las pistas de Ribas. Nuria solo tuvo un reducido núcleo de fieles que se aventuraba cada invierno hasta alcanzar los viejos edificios del Santuario y se sentía feliz cuando por la puerta o la ventana podía penetrar en la típica «cuina rodona» de tan grata memoria para los que la conocieron y pasaron horas inolvidables entre sus muros ennegrecidos.

Pero al gran publico de Ribas le resultaba mas tentadora la expedición a la Collada y a La Molina , armándose de paciencia y apretujándose durante largas horas en carruajes inverosímiles.

En 1912 los organizadores de la Sección de Deportes de Montana del C.E. de C: señalaron aquel Collado como lugar para disputar el primer Concurso franco-español mediante la conjunción de las caravanas salidas de Puigcerda a Bourg-Madame y de Ribas. El temporal cuidó que la organización fuera un poco a la deriva, pero aquello fue un punto de partida al que hemos sido fieles los que más tarde vinimos a engrosar las huestes invernales. El incesante deambular por el Montseny, los Rasos de Peguera y el Valle de Ribas encontró por fin una dirección coordinada, sobre todo al registrar que la obra del tren transpirenaico había entrado en un periodo de actividad que ya sería definitivo.

La Molina tenia que ser el gran centro invernal de Cataluña, Allí se implantaría una como estación experimental del esquí, se vería en la práctica como era aceptado y asimilado por las masas deportivas, se ensayarían las innovaciones y desde aquí se proyectaría a los demás centros de nuestro Pirineo.

Así sucedió a partir del año 1924 en que por fin se abrió a la circulación el tren transpirenaico con lo que aquellas pistas quedaron a unas 6 horas de Barcelona en vez de la jornada y media de tren, carruaje y a pie que hasta entonces se requería. En seguida se organizaron por el C.E. de C. las excursiones de fin de semana, pernoctando en Ribas de donde se salia el domingo por la mañana en trenes especiales con vagones anacrónicos, sin calefacción y con tracción a vapor. El regreso se efectuaba por la tarde en el tren correo.

En este momento Ignacio Folch (e. p. d.) recogiendo lo que flotaba en el

ambiente, inicio la obra del Chalet de La Molina. Su constante compromiso y sus grandes dotes de organizador superaron las indiferencias y dificultades y nos galvanizó a todos con su entusiasmo. Y en cosa de un año surgió el milagro del popular Chalet, embrión de lo que va siendo y de todo lo que pueden llegar a ser aquellos parajes como estación de invierno y de verano.

Con comunicaciones y un albergue cómodo y espacioso, las efemérides deportivas se acrecientan. Del 31 enero al 2 de febrero de su primera temporada -1926- se celebra el primer concurso interregional en que los corredores catalanes compitieron con los equipos del Peñalara y del Club Alpino Español (1). En febrero de 1928 tiene lugar el concurso franco-español de saltos con el Challenge de S. M. Alfonso XIII, y llega a nuestras pistas el saltador noruego Richter quien «descubre» para emplazamiento del trampolín a construir con bloques de nieve el mismo sitio donde se alza el actual trampolín. Todos los espectadores trabajamos en levantar aquel salto y tuvimos el placer de contemplar los perfectos vuelos de un gran saltador.

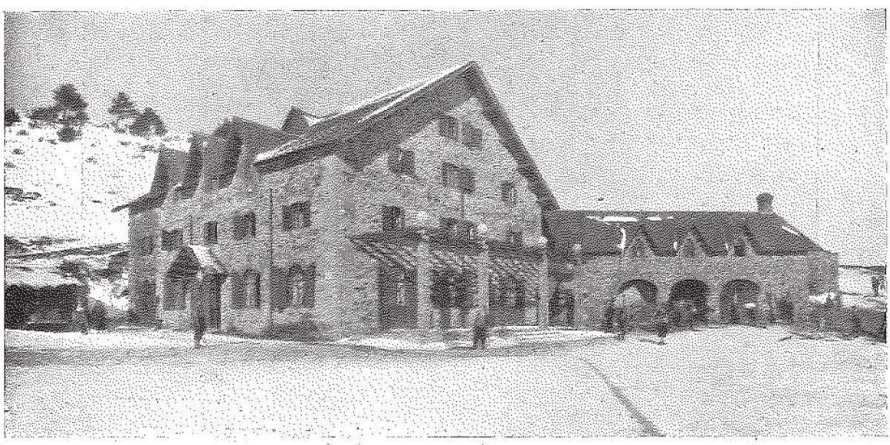
La temporada de 1929 registra la primera competición con los esquiadores franceses del Club Alpino Francés y pocos días después tienen lugar en pistas catalanas los Campeonatos de España en fondo y saltos que registran nuestra primera victoria. En este año se amplia el Chalet con el edificio guarda-esquís y su piso de literas así como se inaugura la capilla.

En el año de 1930, pródigo en nieves, que vio el famoso bloqueo del tren dominguero, se implanta la carrera de descenso del Puigllançada, precursora de las que en la actualidad tanta aceptación han tenido y el ensayo de los 100 metros lanzados, que puede celebrarse en el mes de abril con una abundancia de nieve que muchas veces hemos envidiado. Aquel invierno visitan La Molina varios oficiales de la Escuadra inglesa del Mediterráneo, algunos de ellos vuelven otra vez por las vacaciones de Pascua en viaje directo desde Londres a La Molina y sus pistas son minuciosamente descritas y ensalzadas en las páginas de la revista del prestigioso *British Ski Club at Great Britain.*

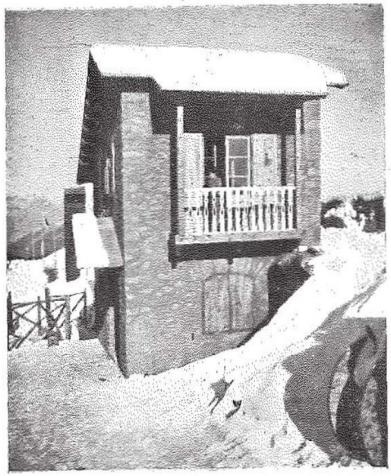
Tras e1 año 1931 de nieves escasas, empieza a actuar un profesor de esquí, primero de la larga serie que han continuado actuando casi sin interrupción en los años consecutivos.

El año 1934, señala una época en la historia de La Molina que coincide con el XXV aniversario de la implantación del esquí en Cataluña. Es el año que registra el mayor numero de visitantes y dos efemérides de grato recuerdo. Con motivo del concurso internacional de fondo, se reúnen los equipos de ocho clubs franceses del Pirineo, desde Font-Romeu hasta Pau, lo que evidencia el prestigio que ha ido adquiriendo más allá de la frontera nuestra primera estación invernal.

La Molina. — Concurso internacional de saltos de Esquí.



Chalet de la Molina en 1933. – Arquitecto: José Danés.



La Molina. — Caseta del telesquí.

Hostal del Ciervo Blanco. — Arquitecto: José M.ª Ros Vila.

La exhibición de saltos del campeón mundial Sigmund Ruud señalaría el día de la máxima concentración de publico registrada en la nieve. El trampolín de Font Canaleta, que durante aquellos años adquirió una instalación definitiva y perfecta, recibe la consagración por el gran saltador noruego que entusiasmo a la multitud con sus vuelos maravillosos que rozaron los 40 metros.

Al empezar el invierno de 1936 se inaugura el Hotel anexo al Chalet que construyó don Pedro Adsera para aminorar la creciente falta de alojamiento. Para dicha temporada el C.E.C. consigue asegurarse la colaboración del profesor tirolés E. A. Henkel que impone la técnica del Arlberg y empieza a divulgar el viraje con los esquís paralelos. A su lado se forma un grupo de esquiadores que llegaran a alcanzar repetidas veces títulos de campeones nacionales, y es punto

de partida de nuestro actual progreso técnico.

Tras el largo estancamiento de la guerra, La Molina vuelve a renacer restañando los daños de incautaciones y saqueos. Las inundaciones de otoño de 1940 con la desaparición del puente de Ripoll prolonga todavía esta interrupción, que hace más sensible unos años de nevadas abundantes.

En el invierno de 1941-1942 aparecen las primeras pistas de descenso arregladas, señaladas y estandardizadas que son aceptadas y seguidas inmediatamente por los esquiadores de todas las categorías, y antes de terminar el siguiente invierno surge la gran novedad del Telesquí de Font Canaleta, primero de su clase en España, que empieza a funcionar en periodo de pruebas. En el siguiente invierno de nieves buenas y prolongadas el Telesquí, funcionando constantemente, reúne un publico permanente que produce la novedad de largas colas encima la nieve, A su proximidad toma realidad el acogedor Hostal del Ciervo Blanco, centro de otro futuro núcleo habitable en La Molina, con el agua que puede proporcionar Font Canaleta y la electricidad conducida desde Torre de Riu (Alp) para alimentar el motor del Telesquí.

A su vez, cerca de la estación, en el caserío del Sitjar se inaugura otro amplio Hotel y en sus cercanías se incrementan los pequeños refugios donde hallan albergue los socios de diversas Sociedades deportivas, Con esto quedan perfiladas las tres zonas hoteleras y urbanizables en este Valle. El inferior, junto a la estación aprovechando los grandes edificios del Sitjar y la Serradora; el intermedio, con el grupo de edificios del Chalet de La Molina; y el superior, de Font Canaleta a Super-Molina.

El anterior invierno de 1944-1945, dentro de la cortedad de la temporada de nieves, ha traído su novedad en forma de la Escuela de Esquí La Molina, creada por la activa Sección del C. E. de C. a base de un plan de enseñanza unificado que ha sido lleva do a cabo por un nutrido grupo de monitores, primer paso para la creación de un profesorado y método nacional que nos libre de la tutela de los maestros de la Europa central.

* * *

Este invierno de 1946 ha visto el Concurso Internacional del C. E. de C., con la participación de dos equipos suizos de la mas alta categoría que nos deleitaron con unas exhibiciones maravillosas, y que ha tenido el merito de ser la primera competición internacional europea después de la guerra.

Todavía es prematuro enjuiciar la transcendencia del paso de los campeones helvéticos por las pistas molineras.

* * *

Si intentamos después de esta relación de hechos, lanzarnos a establecer las posibilidades de La Molina para convertirla en un centro internacional, en la

primera estación del Pirineo español, habremos de fijarnos en una multitud de aspectos, pues son muchos los factores que intervienen para completar lo que en el extranjero se entiende por un centro invernal de categoría. Estos se extienden en matices que van desde las antiguas y cosmopolitas estaciones del tipo suizo - Saint-Moritz es el modelo -, que atraen simultáneamente a los deportistas aficionados a todas las variedades de los juegos de nieve y hielo y en particular al turismo mundano, a las nuevas instalaciones de mucho menos renombre, pero con un activo eficaz tanto en nieve, terrenos y hoteles como en medios de transportes, Suiza y el Tirol cuentan con muchas de estas pequeñas estaciones destinadas exclusivamente a la practica intensiva del esquí. Existen ademas las estaciones ocasionales, por lo regular poblaciones importantes con buenas comunicaciones, centros de verano con fuerte organización hotelera, pero que por su situación a escaso nivel e irregularidad en las nevadas, a pesar de una intensa propaganda, no consiguen convencer a los esquiadores.

Seria petulancia pretender que una estación pirenaica, todavía por completar, pueda compararse en plan de igualdad con las mas prestigiosas poblaciones de Suiza y de los Alpes. Pero en mis andanzas por aquellas regiones he encontrado condiciones que distaban mucho de lo que pregona una intensa propaganda y de lo que imagina el gran publico. Así he visto llover y subir la temperatura contra todas las previsiones meteorológicas en el propio St.-Moritz cuando en febrero de 1928 se celebraban los II Juegos Olímpicos invernales al extremo de obligar a la suspensión durante un par de días de todas las competiciones.

En 1936, In IV Olimpiada blanca se salvo milagrosamente gracias a una nevada caída en Garmisch-Fartenkirchen el mismo día de la apertura y que aguanto justos los 10 días de los Juegos. La prueba de saltos que los clausuraba se disputó bajo una ligera llovizna y con la nieve del trampolín, reblandecida.

Otra vez, en Chamonix y por Año Nuevo, hemos dejado los esquís en la estación ante la poca cantidad de nieve que había en el famoso valle y en Megève conocimos un tiempo excesivamente benigno que perjudico la nieve abundante que cubría el pueblo y las excelentes pistas. En el Tirol, en primavera, he tenido que subir a mas de los 2.000 metros para encontrar la buena nieve granulada que en la misma época también se halla en las excursiones pirenaicas , y en Superbagnères he esquiado con nieve copiosísima unas veces, pero otras sobre una capa irrisoria y limitada.

Quizá todo ello ha sido mera coincidencia y fatalidad, pero me hace colocar un poco a la vuelta del mito de la calidad nívea y de su permanente abundancia mas allá de nuestras fronteras y he llegado a la conclusión que en muchas partes promotores, hoteleros y deportistas, pasan con mayor o menor intensidad, preocupaciones y angustias por unas causas del todo semejantes.

Por encima de cuantos entusiasmos podamos tener colectivamente los que deseamos ver evolucionar nuestras estaciones, no hemos de perder de vista el hecho básico que los Alpes y las restantes montanas de la Europa central pueden

recibir normalmente en igualdad de alturas una mayor cantidad y promedio de nieves que los Pirineos. Ello es una condición impuesta por la latitud y los regímenes invernales. Pero las estaciones pirenaicas bien emplazadas, por su altitud y una orientación favorable, pueden compensar esta inferioridad inicial con otras ventajas tan importantes como pueda ser el total de nivación invernal. Entre éstas, la seguridad de unas temperaturas mucha mas benignas, en las que el frío deja de ser una molestia y un peligro de congelaciones cuando el termómetro desciende a temperaturas inferiores a 10º durante el día, promedio muy corriente en los Alpes y poco frecuente en nuestras montanas. Otra ventaja positiva es el prestigio que nuestro clima y nuestro sol han de prestar a las estaciones pirenaicas. Entre ellas La Molina puede presentar un elevado porcentaje de días invernales sin nieblas, de sol radiante y esplendido cielo azul y no hay que olvidar que el turismo europeo busca el sol en la nieve y casi tanto como el esquiar desea encontrar buen tiempo y regresar a sus hogares con el sano tono bronceado del sol en las alturas. Opino que nuestra mejor propaganda, orientada al mundo internacional, habrá que enfocarla bajo el simple *slogan* de «la nieve y el sol de España» ,

* * *

Una estación invernal depende de un conjunto de factores, situación, nieve, comunicaciones y del trabajo coordinado de un vasto grupo de actividades: vías de acceso, transportes, red hotelera, instalaciones deportivas, organización interna, etc. Vamos a estudiar estos temas en relación con La Molina.

Vías de comunicación

a) *Ferroviarias.*

Ya hemos dicha que el F.C. transpirenaico señalo el nacimiento de este punto como centro turístico, primero invernal y posteriormente como estación veraniega de vastas perspectivas.

Pero en los veinte años que lleva en servicio, solo se ha registrado como mejora importante la electrificación de la linea y la implantación de los trenes blancos domingueros y los expresos con plazas limitadas que sitian La Molina a tres horas y media de Barcelona.

Los que frecuentan este trayecto están convencidos que la duración del viaje podrá acortarse todavía sensiblemente cuando se utilice material mas moderno, circulen trenes directos - eléctricos o autovías -, y se haya solventado la insuficiencia de potencia eléctrica en la rampa Ribas-Tosas construyendo una tercera central alimentadora ademas de las actuales de Ribas y Alp, cosas todavía muy remotas en estos momentos.

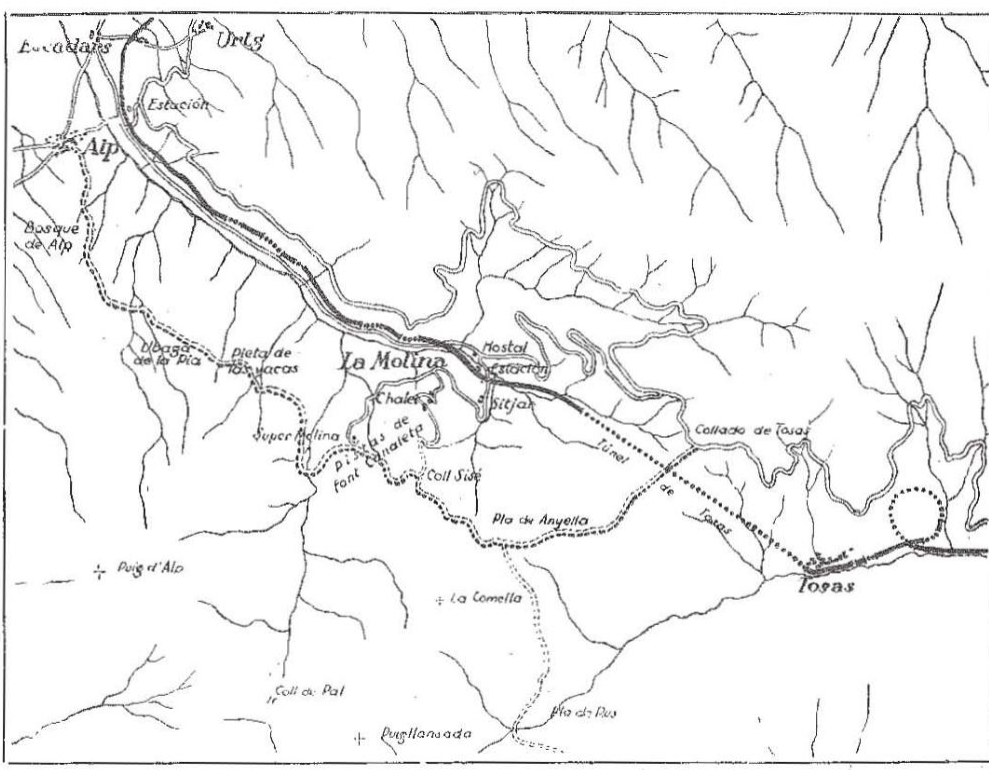
Pero no hay que olvidar se trata de una linea a vía única y con una forzada limitación en la composición de los trenes por lo que las mejoras que puedan hacerse se verán frenadas por dichas causas y tememos que de aumentar un poco

mas la afluencia de viajeros en los días festivos se llegaría a la saturación o embotellamiento de no tomarse medidas radicales.

La estación de La Molina también habrá de experimentar notable transformación si se quiere situarla a la altura del progresivo contingente de viajeros que recibe anualmente. Del pequeño apartadero para que fue construida, debe convertirse en completa estación en consonancia con un gran centro turístico. Vestíbulo y salas de espera, marquesina y mamparas de protección a los fríos vientos del N., muelles mas amplios y cubiertos para mercancías, andenes en las entre vías, son reformas que se imponen y tenemos entendido que la División de los Ferrocarriles del Estado ya tiene en estudio alguna de ellas.

Por encima de las especiales condiciones apuntadas, consideramos que ya es hora que se enfoquen las comunicaciones invernales entre Barcelona y La Molina no en forma premiosa e interina sobre la marcha antes de cada temporada, sino con una concepción mas amplia para e1 futuro.

En sus constantes desplazamientos al Pirineo los esquiadores ofrecen características diferentes de los restantes viajeros de nuestros ferrocarriles. Muchos de estos colman los trenes a la salida de la capital para vaciarlo casi a continuación. Sus trayectos son por lo general inferiores a los 20 ó 30 kiló



Vías de comunicación de La Molina. Carretera en proyecto, con líneas de puntos.

metros de recorrido como puede verse en los bañistas excursionistas

domingueros, cazadores, «boletaires», etc.

En cambio los esquiadores salen de la ciudad y localidades cercanas para un recorrido de 150 kilómetros y con destino solo para dos estaciones: Ribas-Nuria y La Molina.

Estos últimos inviernos han sido numerosos los trenes particularmente los domingueros, que han salido colmados de esquiadores no solo desde La Molina sino desde Puigcerda y Alp, que en Ribas con o sin material suplementario han tenido que recoger otro lote importante de pasajeros procedente de Nuria y que a partir de Ripoll ha tenido que ir comprimiendo a los demás viajeros habituales en una línea de tanto movimiento.

Para nuestros ferrocarriles los esquiadores han de resultar unos clientes mas productivos y de buen manejo que la mayor parte de los restantes viajeros y ya seria tiempo de que se les destinaran unos trenes mucho mas especiales y reservados que todos los que se han establecido hasta la fecha. Hace falta crear un autentico «Pirineo-Expres» con billetes exclusivos para Nuria y La Molina, y reduciendo al mínimo las paradas intermedias. Un tren semejante tendría el éxito asegurado desde su implantación y seria acogido con jubilo no solo por los deportistas sino por todos los demás pasajeros que podrían disponer de mayor espacio vital en los restantes trenes ordinarios. Nos alegraría que a partir del próximo invierno existiese semejante combinación. Su servicio no habría de quedar limitado a los domingos y festivos ni a los fines de semana, sino que dentro de la temporada invernal podría circular determinado días intersemanales. Abrigo la convicción de que semejante ensayo tendría la suficiente aceptación y el pasaje asegurado para convertirlo en diario dentro de las temporadas de condiciones normales y de nieves suficientes (2).

De no enfocarse para resolver de una vez el acceso a La Molina y otros puntos del Pirineo catalán, por poco que nuestro deporte siga progresando en la forma asombrosa que lo ha venido haciendo insistentemente en estos últimos tiempos el problema de los transportes por ferrocarril sera el mayor obstáculo que hallaran los esquiadores y la estación de La Molina para alcanzar la plenitud que por tantos conceptos parece corresponderles.

(2) El número de billetes de ferrocarril expedidos sólo desde Barcelona (en sus varias estaciones) para La Molina, a partir del año 1926, primer invierno del Chalet de La Molina, dará exacta idea de la progresión del deporte del esquí en Cataluña:

Año	1926	557	billetes
»	1927	1.599	»
»	1928	1.613	»
»	1929	1.172	»
»	1930	4.478	»
»	1931	3.937	»
»	1932	3.325	»
»	1933	5.541	»
»	1934	5.634	»
»	1935	5.063	»
...	...	...	...
Año	1942	4.519	»
»	1943	4.528	»
»	1944	10.792	»

Estos datos que nos han sido facilitados anualmente por los Ferrocarriles del Norte y actualmente por la RENFE, deben ser aumentados considerablemente con los billetes expendidos en las estaciones intermedias desde San Andrés hasta Ribas del Fresser, y que en los últimos años alcanzan otra cifra importante.

Aunque llevamos largos años de incomunicación forzosa con Francia, no debe olvidarse que La Molina se halla en un trayecto internacional y a media hora escasa de la estación fronteriza de La Tour de Carol. Detalle importantísimo porque solo de nosotros depende que mediante enlaces con los expresos Paris-Font Romeu, al normalizarse los cruces de frontera, resulte mas corto el trayecto Paris-La Molina que el de la propia estación francesa y también menor que el Paris-Luchon-Superbagnères, centros muy atendidos ferroviariamente por los ferrocarriles del Midi al que ambas pertenecen.

Si antes de finalizar 1946 se ha dado cima a la construcción del nuevo Telesquí elevado y a las ampliaciones hoteleras actualmente en curso, nuestra estación no tendrá rival entre las varias del Pirineo francés, ni por capacidad de alojamiento ni por los medios de remonte mecánico,

Depende de las facilidades para el paso de frontera y del cambio del franco, el que La Molina pueda convertirse en la estación propicia de los esquiadores franceses del Midi, ya que hallarán aquí unas instalaciones y unos transportes aparte de un régimen alimenticio, de las que en estos momentos carecen Superbagnères, Puimorens y Font-Romeu, las «tres grandes» de la vertiente oriental Francesa.

b) *Carreteras*.

Por carretera dista mucho La Molina de poseer una comunicación tan directa como por ferrocarril. Cruza de antiguo dicho valle la llamada «carretera vieja» que las fuerzas vivas de Cerdaña construyeron por su cuenta hasta la Collada de Tosas cuando llegó a este puerto por el lado de Barcelona la carretera del Estado y sufrió en dicho sitio una de las paralizaciones clásicas en las Obras Publicas hasta hace bien pocos años. Al llegar finalmente la carretera del Estado a Puigcerda, la vieja ruta quedo como propiedad particular hasta el Hostal de La Molina y como camino vecinal su continuación a Alp, pero de hecho quedaron abocados a una rápida destrucción por las lluvias en su primer trozo y ademas por las obras del

transpirenaico en el segundo. Al inaugurarse el Chalet de La Molina uno de los primeros éxitos de Ignacio Folch fue conseguir la supresión de la cadena y del portazgo que se cobraba en el Hostal por el derecho de paso por... un camino impracticable. Desde entones el Chalet y su arrendatario han ido reparando por su cuenta dicho ramal así como el que sube hasta el Chalet. Si este trayecto resulta pasador, lo es mucho menos el que une la Molina con Alp y su prolongación hasta Escadars para alcanzar Puigcerda, no obstante ser la carretera esencial para el abastecimiento del valle, que tiene que efectuar sus compras en la Cerdaña.

Si se quiere elevar nuestro valle a la categoría de un gran centro, debe empezarse por reparar cuidadosamente ambas carreteras.

Ademas de ésta, existe la posibilidad de una nueva carretera de gran alcance turístico, que el C.E. de C. patrocinó en 1942 en razonada memoria dirigida a la Dirección General del Turismo. Se trata de un ramal que partiendo del Collado de Tosas se dirija al Pla de Anyella utilizando la pista militar construida allí y que ha de llevar a Castellar de N'Huch. Torciendo luego hacia Roc Blanc, donde ya existe un primitivo camino carretero, se llegaría a Font Canaleta por Coll Sise y enlazaría con los Hoteles de La Molina por alguna de las varias rutas abiertas recientemente. Por este camino se llegaría a La Molina suavemente desde el puerto de Tosas y aparte de un acortamiento de bastantes kilómetros se evitaría el obligado descenso hasta el fondo del valle y la cuesta subsiguiente.

Este proyecto puede tener una ampliación cuando el Distrito Forestal de Gerona lleve a la practica la apertura de caminos carreteros dentro del bosque de Alp para facilitar la metódica explotación de su riqueza forestal. Desde Font Canaleta podrá entonces continuarse hasta este pueblo y llano de Cerdaña atravesando uno de los bosques mas extensos y frondosos de la provincia. En el pasado verano se han explanado un par de quilómetros de este camino por dentro del bosque de Alp y es probable que en 1947 ya pueda circularse desde Font Canaleta hacia Alp.

Cuestión básica de toda esta red de carreteras debe ser la construcción en el mismo Collado de Tosas de un Albergue o parador de Turismo, realizando unos proyectos ya esbozados en 1934 por el anterior Patronato Nacional de Turismo y en los que el C.E. de C. fue llamado a informar. Este parador seria de la mayor utilidad pues debe tenerse en cuenta que entre Puigcerda y Ribas, en 50 kilómetros de rampas y en una carretera internacional no existen albergues ni estación de auxilio, ni poste de gasolina, ni taller de reparaciones.

Dicho Parador cumpliría otra misión indispensable en la larga época invernal. La de ser depósito y punta de partida de los aparatos quitanieves que habrían de mantener constantemente abierta al transito 1a carretera general y toda la red de nuevas comunicaciones, a excepción de los contados días de grandes nevadas y ventiscas en que los quitanieves estarían efectuando sin interrupción los trabajos de limpieza. Las experiencias mantenidas en los Alpes suizos en estos últimos años han conducido a construir máquinas potentes y perfeccionadas que garantizan e1 mantener en circulación rutas que cruzan collados elevados y en

parajes en los que las nevadas son frecuentes y de mucha intensidad. Por informaciones publicadas en la prensa suiza, por los concursos y experimentos patrocinados por aquel «*Touring -Club*» podemos llegar a la conclusión que con algunas de las máquinas de que tenemos noticia - aún desconociendo las mejoras que habrán introducido los beligerantes en sus duras campañas invernales -, no habrá de constituir problema alguno el mantener transitables no solo el puerto de Tosas, sino las demás rutas pirenaicas y del resto de España que actualmente quedan cerradas por las nieves durante largos meses. Pero la adquisición de tales máquinas resulta muy costosa y solo el Estado puede crear y organizar estos servicios.

Confiamos que en el activo ritmo de trabajo innovador que en todos sentidos experimenta España, llegue pronto el momento de enfocar estos servicios tan necesarios y para entonces La Molina podrá contar con sus carreteras abiertas al transito en pleno invierno. Aparte de las facilidades de acceso a dicho valle desde el exterior, su implantación vendría a resolver a nuestro juicio, de una forma completa el problema de las comunicaciones dentro del Valle y entre las varias zonas habitables, según se mencionara mas adelante.

Hoteles y urbanizaciones

Por su disposición orográfica, La Molina no pertenece al tipo de centros invernales emplazados en el justo fondo de un valle concéntrico, como Nuria, ni de los emplazados en la cumbre de una montaña esférica, como Superbagnères, o en un collado, como Puimorens. Igual que Font-Romeu, la otra estación ceretana, se escalona en laderas de suave inclinación respaldadas por cumbres elevadas muy aptas para el esquí. De aquí que los diferentes hoteles y albergues no se hayan emplazado en un mismo sitio - lógicamente en la conjunción de caminos y valles secundarios - , sino que por el contrario, se hallan dispersos y distanciados entre si, a cotas de nivel muy diferentes.

En la actualidad existen tres núcleos completamente distintos y con acusadas características.

El primero, alrededor de la estación tiene la ventaja de su rápido acceso y el inconveniente de una mayor separación de los actuales sitios donde se practica mas intensamente el deporte. Su porvenir variara en el momento que en una forma u otra se resuelvan las comunicaciones de enlace con las pistas superiores de La Molina. En el antiguo caserío del Sitjar existe desde hace poco tiempo, el nuevo Hotel del mismo nombre y se hallan allí agrupados la mayor parte de pequeños refugios que los Clubs de Esquí han podido habilitar para sus socios y que alcanzan una cifra considerable de alojamientos, aparte de pisos particulares y algunas fondas. Su capacidad sera todavía más importante cuando se inauguren las obras de reforma y adaptación del antiguo Hostal de La Molina, tan conocido en la época de las diligencias a Puigcerda y cuando los primeros esquiadores visitaban este valle.

Para complementar esta primera zona, se acaba de establecer una urbanización de

tipo-popular que bordea la ladera superior de la estación lo que incrementara sin duda las edificaciones en la misma. En invierno ofrece el inconveniente que es la primera que queda sin nieve cuando se presenta el deshielo, pero aun no se han abierto caminos y pistas por dentro del bosque hasta la linea del ferrocarril por la cara Norte, donde es sabido que la nieve aguanta mucho más que en las praderas orientadas al E. que bajan al Sitjar.

La zona mas poblada de La Molina es por ahora la que centra el Chalet de La Molina, y que puede alcanzar una extensión que los iniciadores de esta obra no se atrevieron a imaginar. Motor de la misma ha sido don Pedro Adsera, el conocido hotelero del Chalet quien ha levantado las cuatro a cinco edificaciones que complementan la primitiva fundación.

A éstas deben agregarse algunos chalets particulares emplazados en la urbanización llamada Font del Moreu, aparte de otros en proyecto y se está también construyendo por el lado opuesto en la vertiente del Turó de la Perdiu, lo que centra todavía más el emplazamiento del popular Chalet.

Esta zona se halla en punta equidistante de la estación y de las mejores pistas, es fácilmente accesible tanto para peatones como por carretera en auto o trineo, y normalmente durante el invierno los esquiadores por una pista u otra pueden bajar hasta allí con los esquís calzados. Tiene resuelto el problema del caudal de agua mediante una larga canalización de una de las fuentes mas abundantes de la región superior y en los momentos presentes resulta el lugar mas tentador para los que desean iniciar la construcción de un chalet propio. Un campo de deportes próximo a inaugurarse en la Font del Moreu completara los alicientes de esta urbanización.

Otra urbanización se esta planeando en esta zona y se llamara de La Solana por abarcar la franja de bosque orientada al mediodía que desciende desde Coll Sise y el Turó de la Perdiu y que limita el nuevo Telesquí hasta las inmediaciones del Chalet de La Molina. Cuando se haya abierto dentro de la urbanización la carretera de acceso a dichas elevaciones y los varios caminos de enlace, podrán apreciarse las ventajas de este sector principalmente para dedicarlo a viviendas para esquiadores por su protección a los fríos vientos del Norte y por su insolación que es la mayor que puede alcanzar en este valle.

El Telesquí aceleró alguno de los proyectos que hacía tiempo se estaban preparando para Font Canaleta, en el centro de las famosas y más concurridas pistas de todos los Pirineos Españoles. La primera idea de levantar allí un reducido edificio-bar se convirtió en el agradable y vasto Hotel del Ciervo Blanco, primera realización en esta zona que cuenta con los planos para un gran Hotel con sus anexos y una bien resuelta urbanización para residencias particulares. En la actualidad se encuentra todavía algún inconveniente para un traslado rápido desde la estación, pero su situación en medio de extensos campos de nieve, su incomparable panorama, la belleza de sus bosques, la perspectiva de una variada gama de deportes - patinaje sobre hielo, *ski-joering* en invierno, golf,

equitación, tenis, piscina en verano, le aseguran un brillante porvenir a pesar del mayor coste de las construcciones en dicho sitio por el largo transporte.

Dentro de estas tres zonas o terrazas superpuestas, pueden desarrollarse a placer las instalaciones hoteleras y construcciones de chalets hasta convertir La Molina en un gran núcleo habitado. Pero su extensión es tan considerable, que bien pueden surgir nuevos núcleos hoteleros o privados en otros puntas más elevados y distantes, como Coll Sise. Roc Blanc, proximidades del torrente de Coll de Pal, Pla de Anyella, aún cuando habrán de resolverse importantes problemas previos como la conducción de la electricidad y la captación y elevación de agua, debido a la carencia de manantiales a partir de determinada altura.

Estos diversos campos de expansión tienen la ventaja de responder a un plan de conjunto por pertenecer todos ellos a un mismo propietario y haberse establecido unas normas generales que regulan los acondicionamientos y la edificación. Los varios arquitectos que hasta la fecha han proyectado y dirigido edificios, han procedido con gran respeto al ambiente y al estilo de las construcciones pirenaicas, prescindiendo en lo externo, de modernismos que pudieran allí desentonar.

E1 Patronato de La Molina, instituido por la Federación Catalana de Esquí y en el que intervienen cuantos tienen Intereses en el citado Valle, se ha limitado hasta ahora a señalar las zonas y pista de deporte que deben quedar libres de edificaciones. Puede llegar a desarrollar una labor mucho más amplia y a ser excelente organismo que evite en La Molina los excesos y abusos que ahora se lamentan en otras urbanizaciones surgidas rápidamente y sin una dirección ni visión conjuntiva.

Organización interna

En las estaciones extranjeras con categoría de tales, existe una red de pequeños servicios, al parecer triviales e intrascendentes cada uno de ellos, pero que agrupados completan el tono y perfilan la categoría turística del lugar. Son los detalles que el publico no exige ni espera, pero que acepta agradecido al hallarlos en forma discreta, bajo una presentación sin estridencias.

Son los caminos bien cuidados, los pequeños rótulos indicadores en las bifurcaciones y en los puntas de algún interés. Son, incluso, los bancos rústicos de madera o de piedra que el viandante encuentra como por azar, pero situados con plena conocimiento de causa en el lugar más umbroso del bosque, o junto a una fuente, o al borde de un prado, o en algún collado o altozano dominando alguna visión panorámica. Ademas aquí puede hallarse grabada sobre una piedra pulida una tabla de orientación explicando el panorama circular. Son los pequeños folletos con itinerarios y mapas no solo de las grandes excursiones hacia las cumbres, sino incluyendo los paseos y pequeños circuitos al alcance de todo el mundo. Es una agradable oficina de información, que puede ser tan pequeña como se quiera, pero con una persona dotada de simpatía y optimismo que pueda atender a cuantas preguntas y deseos formulen las personas mas diversas. Son el

esmero en mantener el conjunto de un valle, una estación o un poblado bajo el mejor aspecto, risueño y cuidado procurando hacer desaparecer o disimular el cariz ingrato alrededor de los edificios, que constituyen los desperdicios, restos de obras, basuras, etc... y por el contrario estimulando y completando 1a vegetación natural con el cultivo de plantas, flores y césped.

Este conjunto de gratos detalles son poco corrientes en nuestras latitudes, y todavía existe una gran distancia entre la atención que a ellas se presta en Font-Romeu con la negligencia que impera en La Molina.

Estos últimos años aún hemos oído las lamentaciones generales que levanta la presencia de grandes rebaños durante el verano en Font Canaleta y la aparición, al fundirse la nieve, de innumerables cantidades de restos de latas de conservas, reliquia permanente de los ranchos fríos de los militares durante sus practicas invernales. Sus ingratos reflejos metálicos son un contraste demasiado crudo y violento con la floración maravillosa de las gencianas, los crocus, y de tantas otras pequeñas flores pirenaicas. También los alrededores de los hoteles con sus demasiado visibles montones de detritus materiales y de leña mal apilada, ponen una ingrata vibración de suburbio junto a la placidez y calma montañeras.

Este programa aún no se ha iniciado, pero no lo reputamos cometido difícil. Sólo se trata de querer darse cuenta del mismo e imponerse llevarlo a la practica. Con un poco de esfuerzo, con buenos propósitos y buena voluntad por parte de propietarios, hoteleros y de los propios visitantes, se puede conseguir y alcanzar lo que antes hubiese parecido un milagro.

El ensayo que hace pocos años inició la Federación Catalana de Esquí por medio del Patronato de La Molina, debe servir de ejemplo y estimulo. Con muy escasos medios consiguió abrir y señalar con discos una serie de pistas para esquiadores, publicando un mapa de las mismas. Estas pistas fueron pronto del dominio de cuantos concurren en invierno por aquellos parajes y se hicieron populares, Luego algunos discos y sus postes fueron victimas de la acción del tiempo, de los rebaños e incluso de algunos viandantes, pero han quedado las pistas mientras se reponen cada temporada algunos discos. Este inicio invernal, por encima de algunas depredaciones, habrá de continuarse elaborando poco a poco y ampliarlo a las funciones que acabamos de resumir para situar al punto deseado La Molina del futuro.

Medios de transporte

El escalonamiento a que hemos hecho mención y el inicio de las pistas más amplias a una cota que supera en 300 metros la de la estación, han llevado al animo de cuantos frecuentan este valle, las posibilidades de montar algún medio de transporte mecánico que los enlace.

La idea que ha tenido mas partidarios ha sido la de un funicular a partir de la estación en dirección al Chalet de La Molina. Los primeros estudios se hicieron pocos años después de inaugurado el Chalet, pero con todo y resultar entonces

toda la obra a un precio muy bajo no se paso del proyecto. Más adelante otros técnicos estudiaron emplazar allí uno de los funiculares que se montaron en Montjuich durante la Exposición Internacional de 1929, pero tampoco cuajo esta adaptación.

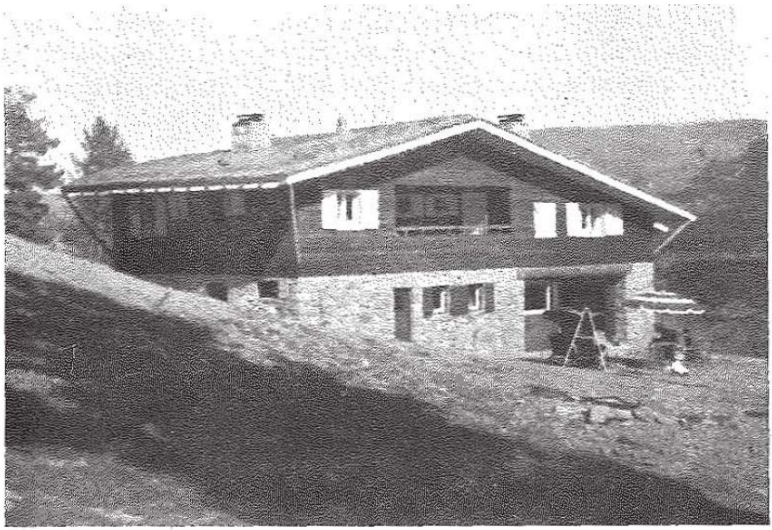
Cuando nosotros empezamos a orientarnos para dotar La Molina de algún me dio mecánico, volvimos sobre la misma instalación. Nuestros amigos los ingenieros F. Segalá y P. Guasch establecieron un anteproyecto desde la estación a un punto cercano a Coll Sise con un apeadero al nivel del Chalet.

Pero la montana ofrece allí un perfil acusadamente adverso debido a su convexidad. Esto unido a la obligación de construir pasos inferiores para la carretera y los varios caminos y el tratar de construir un funicular de gran capacidad hacia subir su coste a algunos millones de pesetas que unidos a los gastos de entretenimiento y explotación, no dejan muchas perspectivas para enfocarlo como un negocio actual.

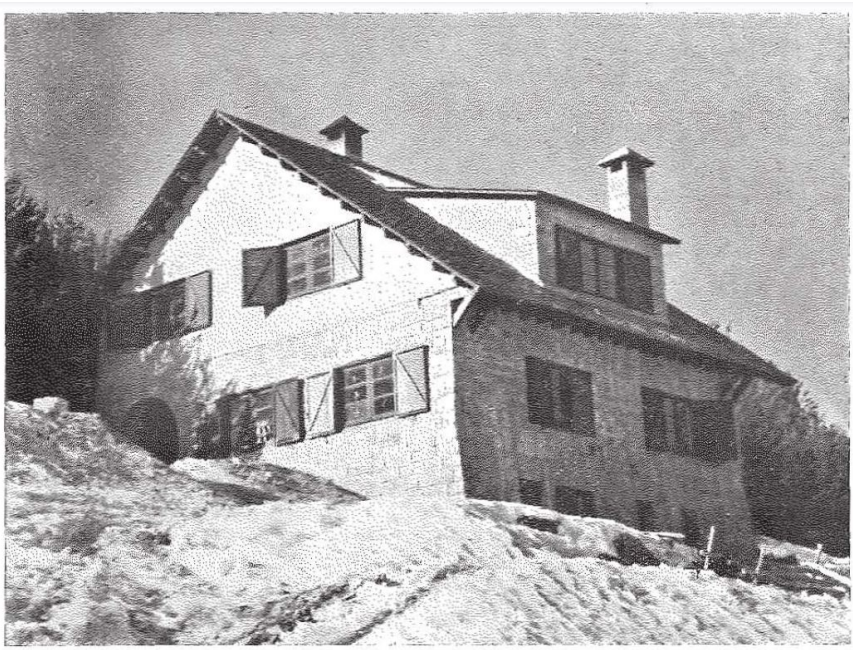
Ante esto, nos inclinamos a iniciar una instalación de un coste más reducido y nació el Telesquí de Font Canaleta emplazado en el sitio que nos pareció más apto entre los del Valle por su situación , orientación -N. y pistas que lo rodean.

Los Telesquís llamados también *monte-pentes* en Francia y *ski-lift* en Suiza, constituyen la ultima palabra entre la serie de transportes de personas aplicados al deporte del esquí. Los cremalleras y funiculares de montana se divulgaron en el siglo pasado, antes del auge del deporte del esquí y se planearon para facilitar el acceso durante el verano a alguna cumbre alpina de gran interés turístico en función de su panorama. Ahora algunos de ellos sirven también para los deportes invernales, Los teleféricos son posteriores y los mas modernos ya fueron instalados pensando en nuestro deporte.

Los Telesquís son mucho más recientes, apenas datan de diez años atrás y en su variedad europea solo sirven para el esquí y su actividad queda limitada a la existencia de nieve en la pista de ascenso. En 1935, la firma suiza Constam había montado tan solo un par de instalaciones en su propio país (Davos y St.-Moritz) y tres más en Francia (Megève,Rochebrune y Montgenèvre). Cuatro años mas tarde, antes de empezar la Guerra mundial, la misma firma llevaba instalados directamente o autorizados por licencia, hasta 34 instalaciones de todas dimensiones y capacidades, de ellas cuatro con estación intermedia.



La Molina. — Chalet particular en la Solana.
Arquitecto: Francisco Mitjans.



La Molina. — Chalet particular. — Arquitecto: J. M. Martino.

Telesquí de Font Canaleta

Anteproyecto de un Telesquí al Puigllançada y de un Hotel en Roc Blanc. – Arquitecto: José M.ª Ros Vila.

Más recientemente en los *Estados Unidos* se ha introducido la variación del Telesquí-elevador a base de sillas colgadas del cable, y que libera a esta instalación de la servitud de la nieve. Un par de películas americanas han divulgado aquí esta novedad y el más atractivo resulta sin duda alguna el que

funciona en *Sun-Valley* y que en tres tramos superpuestos hace salvar a los pasajeros un desnivel de 1.000 metros.

El Telesquí en sus variedades europea o americana resulta la instalación de mayor capacidad de transporte y la que desde su aparición ha obtenido el máximo favor de los esquiadores. En todas partes se presento en seguida el mismo problema de aumentar su capacidad para evitar o aminorar las aglomeraciones. El de Saint-Moritz, en sus dos tramos transportó, en 1938, mas de 80.000 personas en una sola temporada, y 75.000 cada uno, los de Arosa, Davos y Megève, La primera medida que se adoptó fue la de colocar enganches dobles, con lo que doblaba automáticamente la capacidad horaria. Después se prolongó el recorrido mediante empalme con otro Telesquí superior o se construyó uno nuevo dentro del mismo valle. En La Molina hemos ensayado con éxito el pasado invierno los enganches para dos personas que van a sistematizarse en las próximas temporadas. Tenemos también noticia de una patente alemana que permite elevar la velocidad del cable hasta cuatro metros por segundo, en vez de la usual de dos metros. El fuerte tirón que se recibiría a esta velocidad, queda compensado con un dispositivo de embrague colocado dentro del tambor del enganche, que hace desaparecer toda sacudida. Por tantos lados y en todas partes se esta resolviendo el mismo problema de la insuficiencia de los Telesquís.

El de La Molina, dentro de unas dimensiones que permiten clasificarlo en el tipo medio si se le compara con los extranjeros,tiene el merito de ser el primero de España, y de haber sido construido y utillado con materiales españoles.

Las pequeñas anomalías que se observaron en su primer invierno, comprensibles en una instalación nueva de esta índole se han corregido totalmente a partir de su segunda temporada, que si ha dejado un recuerdo poco grato en cuanto a la permanencia de la nieve ha purificado al Telesquí de toda mancha original.

* * *

El segundo Telesquí a construir en La Molina sera el que haga remontar a los esquiadores la pista de mayor transito y animación de todo el valle, la conocida por «standard» desde que se colocaron en ellas los postes indicadores, o sea la que une el Chalet con los altos de Font Canaleta,

Su estación inferior coincidirá con el final de esta pista, y al mismo nivel de los edificios que bordean el Chalet y desde aquí remontara por el lado O. los amplios y regulares declives que forman un plano inclinado hasta alcanzar su final en el Turó de la Perdiu junto al arranque de las varias pistas que salen de dicho punto.

La distancia entre las dos estaciones será de cerca 750 metros y su desnivel de unos 150 metros.

Este Telesquí servirá no sólo para facilitar el descenso por las pistas actuales y por las que se habrían de abrir, sino que constituirá un transporte llamado a resolver la mitad del problema del acceso a las pistas desde la estación. Para conseguir la

máxima eficacia a esta instalación y su servicio en toda época del año se estudió su construcción a base de sillas elevadas del sistema americano, utilizando la patente de introducción que posee «Telesquís Pirenaicos, S. A,», lo que le libra de la servitud de la nieve en su pista de arrastre.

El inconveniente que presenta a veces el final del standard por falta de nieve o excesivamente helada, quedara compensado mejorando las pistas C y D que descienden por el bosque hacia el lado del torrente de la Font de la Perdiu y sobre todo abriendo algunas buenas pistas dentro del bosque en la vertiente del Moreu, que, por orientada al N. conserva bien la nieve.

Esta nueva instalación constituirá el complemento y enlace del Telesquí de Font Canaleta. Su punto superior queda más elevado que la salida de este. Un ancho camino, sin ninguna subida y al contrario, con un suave declive llevara hasta el primer Telesquí.

En cuanto a trayectos de descenso, será factible efectuar un largo recorrido de varios centenares de metros de desnivel desde el Portillon o desde los Cuatro Caminos hasta el mismo Chalet de La Molina, ya sea por las pistas del Roc Blanc, o por Coll Sisé y sus inmediaciones utilizando «Standard Carlos Bertrand » o el atrevido y rápido tubo del «Infierno», aparte de las variaciones que los esquiadores irán introduciendo dentro de estas pistas cuando sea factible utilizarlas constantemente mediante el enlace de estos dos transportes. El publico podrá escoger y alternar sus trayectos de acuerdo con sus preferencias, estado de la nieve, densidad de la cola y lugar donde se hallen albergados. Creo yo que si en los años próximos no se produce otro aumento extraordinario en la afluencia de deportistas, dentro de la actual capacidad hotelera y deportiva de La Molina con estos dos Telesquís se habrá conseguido regularizar su servicio evitando unas esperas demasiado prolongadas y se habrá conseguido dotar de remonte mecánico las dos mejores pistas actuales de dicho valle.

He dicho más arriba que este Telesquí del Chalet vendrá a resolver la mitad del problema existente a partir de la estación. Una vez funcione la linea continua de sillas colgantes hacia los altos de Font Canaleta, aparece como la solución más simplista instalar otra serie exactamente igual para el trayecto Estación-Chalet, haciendo coincidir ambas estaciones a fin de reducir a unos pocos metros el transbordo de un elevador a otro. Pero el fin de la guerra y la perspectiva de una normalización más o menos próxima de automóviles y carburantes hace pensar que este trayecto también puede ser atendido utilizando la carretera actual , manteniendola abierta a base de quitanieves y servida por algunos modernos autocars que además de acudir a la estación a la llegada y salida de los trenes, en las horas intermedias efectuase la «lanzadera» entre el Sitjar y el Chalet-Telesquí. Tengo la impresión que no se precisa de ninguna nueva instalación mecánica de coste elevado (funicular o Telesquí), para el trayecto inferior, y que el servicio a la estación debe hacerse en forma distinta al que precisa montar en una pista. Aquí, salidas individuales constantes cada pocos segundos, pero en la estación sólo afluencia en las horas de los trenes, y en los intervalos un servicio regular para

recoger los clientes del Hotel Sitjar y los esquiadores que en vez de limitar su descenso al nivel del Chalet lo hubiesen apurado hasta el fondo del valle.

Desde este punto de vista es indiferente se adopte uno u otro de estos sistemas, siendo lo importante llegar a complementar también el transporte en este tramo. Cuando esto sea un hecho, La Molina habrá desvanecido el argumento más poderoso que esgrimen las personas en extremo celosas de su comodidad y reacias a enfilar, por sus propios medios, la mas mínima cuesta. Y ademas con semejantes medios de acceso y enlaces podrá lanzarse a pregonarlo en voz alta para atraer una clientela nacional y extranjera que se deja seducir por los encantos de la nieve... y los atractivos de los transportes mecánicos,

* * *

Hasta este momento se han inventariado dos transportes, uno en servicio y otro en avanzada construcción dentro de la zona que los esquiadores frecuentan más en el valle de La Molina. Con ello no se agotan las posibilidades de mecanización y entre las que aparecen a primera vista, con sólo examinar la distribución de cumbres y pendientes, figura una que parece exprofeso para que una instalación de remonte se instale sobre sus laderas. Menciono la vertiente que desciende del Puigllançada sobre el valle del Sitjar, y concretamente su parte superior comprendida en el sector entre el Coll Sise o Roc Blanc hasta la Comella o Pala de Puigllançada muy visible desde el fondo del Sitjar y desde el ferrocarril. Nos trasladamos a una nueva región del popular valle alejada de los actuales hoteles y de las pistas concurridas, pero no vamos a ningún desierto puesto que los excursionistas que efectúan a menudo la ascensión del Puigllançada la conocen bien y los corredores de descenso cuando quieren efectuar un largo entrenamiento llegan hasta su cúspide para lanzarse luego vertiginosamente par sus mágicas pendientes. Incluso la gran masa de turistas ha franqueado a menudo Coll Sise para llegar a las inmediaciones del Roc Blanc, de los Cuatro Caminos a más arriba del Torrente Negro en busca de una mayor calidad o abundancia de nieve.

Un cable aéreo desde Coll Sise o el llano de la pleta de Roc Blanc hasta el vértice de La Comella, daría un desnivel de 300 metros y un desarrollo de más de 1.200 metros, por lo que esta obra resultaría tres y dos veces mayor que su par de antecesoras y tendría la más alta calificación entre sus similares internacionales.

Por ser sobradamente apreciadas de los esquiadores, no precisa hacer la apología de las ventajas deportivas de una instalación de esta clase ni de las pistas y recorridos que podrán efectuarse en todas direcciones (Pla de Anyella, Roc Blanc a Torrente Negro) a partir de la estación superior.

La valoración de estas vertientes permitirá ampliar la temporada de esquí durante toda la primavera, pasando la cota de altura accesible por medio mecánico de los 1.400 metros del nivel del ferrocarril, y los 1.700m. de los dos Telesquís inferiores a los 2.000 metros que alcanzara la estación superior en La Comella. No se ha establecido todavía exactamente el sistema que habrá de adaptarse, siendo detalle a concretar en el momento de enfocar su construcción, Pero como

lógicamente para entonces habrán desaparecido las limitaciones impuestas por la guerra en vez de reducimos como hasta ahora a adaptar y crear autoctonamente lo que ya era de uso corriente en otras partes, para aquella magna instalación podrá exigirse la última palabra del momento en materia de transportes mecánicos en montaña, para que en su inauguración resulte la instalación más perfecta y eficiente del mundo alpino. Inútil por lo tanto especular ahora sobre su exacto y definitivo emplazamiento, si se tratara de un Telesquí por arrastre a elevado, si en uno o dos tramos o si resultaría más conveniente un Teleférico hasta la Comella a su derivación hacia las elevaciones superiores del O. en vistas a coronar la misma cumbre del Puigllançada,

Lo esencial es tener en el programa de obras a realizar en el Valle de La Molina la inclusión de un gran transporte mecánico a través de la ladera del Puigllançada.

Con toda seguridad cuando se plantee esta obra se vera la conveniencia de rodearla de nuevos hoteles, albergues a restaurantes, bien en la estación inferior o en la superior. Por todo esto la empresa del Puigllançada adquirirá mayor complejidad y volumen económico, y habrá que superar más dificultades técnicas y de montaje que lo realizado hasta ahora en un valle pirenaico, Si se mantiene el actual empuje de nuestro deporte no dudo que llegara el momento, nada lejano, en que se vera la oportunidad de plantearla y el esquí catalán tendrá una nueva oportunidad, y esta vez en mayor escala, para demostrar que también sabe ser constructivo y emprendedor para seguir forjando hasta culminar un gran centro de deportes de nieve.

Cuando dicho plan se haya convertido en realidad, pocos problemas más en materia de transportes quedarán pendientes de solución en La Molina. Es posible que en los años futuros, si Dios concede al mundo una época de apaciguamiento y normalidad, otros promotores planteen un Teleférico desde Font Canaleta hasta la cumbre del Puig de Alp y aún, que la aviación en servicio de paz utilice sus formidables progresos convirtiendo en níveos aeródromos los extensos llanos de Anyella y de Rus para unas vastas lineas regulares, que quiten la pesadilla del transpirenaico y que reduzca a minutos el tiempo preciso para trasladarse de la ciudad a las nieves pirenaicas.

Para entonces La Molina, sus hoteles, sus chalets, sus urbanizaciones, su propaganda y valoración serán algo muy diferente a lo que hemos conocido y trabajosamente inventariado en estas paginas, pero confío que este magnifico desarrollo se habrá producido siguiendo las lineas esenciales que acabamos de fijar.

JOSÉ M.ª GUILERA

Verano 1946.

(1) Un año antes y mientras se construía el chalet, ya se organizo una visita de los esquiadores madrileños que se albergaron en Puigcerda.

(2) El numero de billetes de ferrocarril expedidos solo desde Barcelona (en sus varias estaciones) para La Molina, a partir del año1926, primer invierno del Chalet de La Molina, dará exacta idea de la progresión del deporte del esquí en Cataluña.